



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY  
भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4  
प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 52]  
No. 52]

नई दिल्ली, शनिवार, अप्रैल 12, 2003/चैत्र 22, 1925  
NEW DELHI, SATURDAY, APRIL 12, 2003/CHAITRA 22, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 9 अप्रैल, 2003

सं. टीएएमपी/12/2003-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण प्राप्त हुई नई 20 टन ग्रेब वार्फ क्रेन हेतु दरें निर्धारित करने के लिए तृतीकोरिन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार अनुमोदन करता है।

अनुसूची

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/12/2003-टी.पी.टी.

तृतीकोरिन पत्तन न्यास ..... आवेदक

आदेश

(17 मार्च, 2003 को पारित)

यह मामला प्राप्त हुई नई 20 टन ग्रेब वार्फ क्रेनों हेतु दरें निर्धारण के लिए तृतीकोरिन पत्तन न्यास (टी.पी.टी.) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. टी.पी.टी. ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में निम्नलिखित बातें रखी हैं :—

- (i) टी.पी.टी. ने तीन 20 टन ग्रेब वार्फ क्रेन प्राप्त की हैं तथा उनका परिचालन 11 जनवरी, 2003 से शुरू कर दिया है। टी.पी.टी. पहले से ही 3 टन से 10 टन क्षमता वाली पुरानी घाट क्रेनों का परिचालन कर रहा था।
- (ii) 5.3 के अन्तर्गत टी.पी.टी. के वर्तमान दरमान में घाट क्रेनों (जहाजों को किराए पर लेने के अतिरिक्त अन्य प्रयोग के लिए) का किराया प्रभार रु. 295 प्रति घंटा निर्धारित है। चूंकि स्थापित की गई नई क्रेनें विद्युत प्रचालित तथा उच्च क्षमता वाली क्रेनें हैं इसलिए टी.पी.टी. ने प्रत्यक्ष लागत रु. 3063 प्रति घंटा के साथ कुल लागत रु. 6611 प्रति घंटा या उसके भाग पर रखने का प्रस्ताव किया गया है।
- (iii) 10 टन ग्रेब घाट क्रेन के लिए 5.22 दरमान के अन्तर्गत वर्तमान किराया प्रभार रु. 1912 प्रति शिफ्ट तथा रु. 956 प्रति आधा शिफ्ट है। नई क्रेनों की क्षमता पर विचार करते हुए उनका किराया प्रभार निम्नानुसार किया जा सकता है।

विवरण	पुरानी क्रेन	नई क्रेन	वरीयता
(1)	(2)	(3)	(4)
क्रेन की पहुंच	23 एम.टी.	32 एम.टी.	1.4
ग्रेब की प्रदूस्तन क्षमता	5 टन	12 टन	2.4
प्रति शिफ्ट कार्य घंटे	4 घंटे	6 घंटे	1.5

अतः यह प्रस्तावित है कि विभिन्न निष्पादन पैरामीटरों, जिनके अनुसार  $(1912 * 1.4 * 2.4 * 1.5)$  रु. 9636 प्रति शिफ्ट तथा रु. 4818 प्रति आधा शिफ्ट होंगे, की वरीयता द्वारा 20 टन क्रेन हेतु नई दर नियत की जा सकती है।

(iv) प्रस्तावित दरें प्रयोक्ताओं को सूचित की गई थीं और उन्होंने सहमति कर दी थी।

3.1 इस संबंध में 5 फरवरी, 2003 को टी.पी.टी. परिसर में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में टी.पी.टी. तथा पत्तन प्रयोक्ताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए।

3.2 इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय रिकार्ड में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियां संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्क संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट ([www.tamp.nic.in](http://www.tamp.nic.in)) पर भी उपलब्ध रहेंगे।

3.3 टी.पी.टी. ने बाद में सूचित किया है कि श्रम घंटे दर रु. 245 संबंधी तत्व अनजाने में मूल प्रस्ताव में शामिल हो गया था। अतः उसने 20 टन क्रेन के लिए दरमान 5.3 में दिए गए प्रस्तावित प्रभार को आशोधित किया है। घाट क्रेन किराया प्रभार (5.2.1 तथा 5.2.2 अनुसूची में विनिर्दिष्ट नहीं) रु. 3308 है जिसमें रु. 3063 मशीन घंटा दर तथा रु. 245 श्रम घंटा दर सम्मिलित है।

4. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :—

- (i) यद्यपि इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क निर्धारण के लागत सहित रिजाइम को स्वीकार किया है फिर भी जहां संभव हो वहां हमेशा ही निष्पादन संबंधी प्रशुल्क पर जोर देता है। टी.पी.टी. ने अपने नई 20 टन क्रेन हेतु परम्परागत लागत सहित पद्धति का अनुसरण करने के बजाय निष्पादन संबंधी प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव दिया है। तथापि उसने प्रत्यक्ष लागत आधार पर जलमार्गों को किराए पर लेने के अतिरिक्त उद्देश्यों हेतु क्रेन किराया दर नियत करने का प्रस्ताव रखा है।

एक ही सुविधा के मूल्य निर्धारण के लिए टी.पी.टी. द्वारा अपनाए जाने वाले दो अलग-अलग तरीकों के विरुद्ध तर्क दिया जा सकता है (यद्यपि सेवा संदर्भ अलग अलग हो सकता है) तथापि टी.पी.टी. ने यह समझाने का प्रयास किया है कि क्रेनों के नौवहन उपयोग हेतु वह लागत आधारित दर को नहीं अपनाना चाहता है क्योंकि यह दर वर्तमान दर से बहुत अधिक है। इससे पता चलता है कि टी.पी.टी. नई क्रेनों के नौवहन उपयोग हेतु रियायती दर की अनुमति देना चाहता है जो वास्तव में पत्तन की मूल गतिविधि है। यहां तक कि क्रेनों का उपयोग अन्य उद्देश्यों हेतु करने पर भी पत्तन ने प्रशुल्क गणना में अप्रत्यक्ष लागत को भरे बिना केवल प्रत्यक्ष लागत पर विचार करने का प्रस्ताव दिया है। इस मामले में एक सी सुविधा के लिए मॉलर्य निर्धारण हेतु टी.पी.टी. द्वारा अपनाए गए विभिन्न तरीके टी.पी.टी. का वाणिज्यिक निर्णय माना जाता है।

- (ii) टी.पी.टी. की प्रस्तावित दर 10 टन ग्रेब क्रेन की वर्तमान दरों से व्युत्पन्न हैं। टी.पी.टी. ने क्रेन की पहुंच क्षमता तथा कार्य घंटे आधार पर वरीयता निश्चित की है तथा इसे पुरानी क्रेन की वर्तमान दर पर लागू किया है। जैसा कि टी.सी. एच.ए.ए. ने स्पष्ट किया है भारों के संबंध में विचारित पैरामीटर प्रयोक्ताओं की दृष्टि से निष्पादन मापन के लिए बहुत सुसंगत प्रतीत नहीं होते हैं। जिन बातों पर टी.पी.टी. ने विचार किया है वे केवल नई प्राप्त क्रेनों की तकनीकी तथा प्रचालनिक विशेषताएं हैं। यदि पुरानी और नई क्रेनों की उत्पादकता तथा आउटपुट की तुलना की जाए तो यह और भी उपयुक्त हो सकता है। प्रयोक्ताओं की मुख्य आपत्ति यह है कि प्रस्तावित दर पुरानी तथा नई क्रेन के निष्पादन के अनुपात में नहीं है। 20 टन क्रेन नई होने की वजह से इन क्रेनों द्वारा प्राप्त औसत आउटपुट/निष्पादन से संबंधित आंकड़े टी.पी.टी. के पास नहीं हैं। इस परिप्रेक्ष्य में टी.पी.टी. ने अपनी प्रस्तावित दरों को तदर्थ आधार पर छह माह के लिए अनुमोदित करने हेतु इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है। चूंकि 20 टन क्रेनों को पहले से ही सेवा में लगा दिया गया है इसलिए उनके उपयोग के लिए कोई दर रखी जाए। पूंजी तथा परिचालन लागत में भिन्नता होने के कारण 10 टन क्रेन की वर्तमान दर 20 टन क्रेन के लिए सुसंगत नहीं हो सकती है। इस स्थिति में तदर्थ दर हेतु टी.पी.टी. का अनुरोध तर्क संगत लगता है तथा इसलिए अनुमत है। यह भी उल्लेख किया गया है कि अब अनुमोदित दरें 30 सितम्बर, 2003 तक वैध रहेंगी तत्पश्चात् स्वतः समाप्त हो जाएंगी। 1 अक्टूबर, 2003 के बाद लागू होने वाली संशोधित दरों को इस प्राधिकरण द्वारा नियम किए जाने के लिए टी.पी.टी. को परिचालन में प्राप्त अनुभव के आधार पर तैयार किया गया प्रस्ताव 15 अगस्त, 2003 तक प्रस्तुत करना चाहिए।

- (iii) चूंकि दरें तदर्थ आधार पर निर्धारित की जाती हैं इसलिए टी.पी.टी. द्वारा प्रस्तुत लागत ब्यौरों की विस्तार से संवीक्षा नहीं हो पायी है।

(v) मैसर्स स्टर्लिट इंडस्ट्रीज लिमिटेड ने उल्लेख किया है कि कुछ अन्य पत्तों पर क्रेन हेतु अलग से कोई प्रभार उद्ग्रहीत नहीं किया जाता है। इस संबंध में इस बात का उल्लेख करना सुसंगत हो सकता है कि सामान्यतः कंपोजिट गोदी किराया प्रभारों में घाट क्रेन का उपबंध सम्मिलित है। दूसरे शब्दों में जलयानों की बर्थिंग से संबंधित लागत केन्द्र में घाट क्रेनों की लागत शामिल है। टी.पी.टी. के संदर्भ में नई घाट क्रेनों की लागत दरमान के अंतिम सामान्य संशोधन के समय गोदी किराया लागत में नहीं रखी गई है। गोदी किराया प्रभारों के उद्ग्रहण के संबंध में टी.पी.टी. के दरमान में नॉन क्रेन बर्थ तथा क्रेन बर्थ का वर्गीकरण दिया गया है। मैसर्स स्टर्लिट इंडस्ट्रीज लिमिटेड द्वारा यह तर्क दिया गया है कि संबंधित गोदियों, जहां इन नई क्रेनों को उपलब्ध कराया जाता है, को गोदी किराया प्रभारों के उद्ग्रहण के उद्देश्य से नॉन क्रेन गोदियां माना जाए क्योंकि क्रेन किराया अलग से उद्ग्रहीत करने का प्रस्ताव है तथापि यदि गोदी किराया प्रभारों के उद्ग्रहण के विरुद्ध इन गोदियों पर टी.पी.टी. द्वारा किसी अन्य घाट क्रेन की आपूर्ति नहीं की जाती है तो यह अनुबंध प्रयोज्य है।

संयोगवश सी.एच.पी.टी. पर इसी प्रकार के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही यह निर्णय लिया गया था कि सी.एच.पी.टी. द्वारा संबंधित गोदियों, जहां पत्तन ने नई 20 टन ग्रेब क्रेन स्थापित की थी और जिनके लिए अलग से किराया प्रभारों का उद्ग्रहण किया गया था, पर लागू गोदी किराया प्रभारों में क्रेन किराया एलीमेंट की छूट देनी चाहिए।

5.1. परिणामस्वरूप तथा उपर्युक्त कारणवश तथा समग्र विचार-विमर्श के बाद यह प्राधिकरण टी.पी.टी. के दरमान में निम्नलिखित प्रभारों को सम्मिलित करने का अनुमोदन करता है जो 30 सितम्बर, 2003 तक वैध होंगे :—

(i) स्केल 5.2.2—घाट क्रेन का किराया तथा जलयानों के मास्टर, मालिक या अभिकर्ताओं को दिए जाने वाले यांत्रिक उपकरणों के प्रभार।

"20 टन (ग्रेब) घाट क्रेन के उपयोग पर रु. 9,636 प्रति शिफ्ट तथा रु. 4,818 प्रति आधा शिफ्ट या उसके भाग पर।"

(ii) स्केल 5.3—क्रेन किराया, फोर्क लिफ्ट ट्रक तथा अनुसूची 5.2.1 और 5.2.2 में विनिर्दिष्ट न किए गए उद्देश्यों हेतु यांत्रिक उपकरणों के प्रभार।

क्रम सं. 7—घाट ग्रेब क्रेन (20 टन) रु. 3308 प्रति घंटा या उसके भाग पर। घाट क्रेन (10 टन तथा उससे नीचे) रु. 295 प्रति घंटा या उसके भाग पर।

5.2. उन गोदियों के लिए, जहां 20 टन क्रेन स्थापित की गई हैं टी.पी.टी. को नॉन क्रेन गोदियों के लिए लागू गोदी किराया प्रभारों का उद्ग्रहण करना चाहिए बशर्ते कि गोदी किराया प्रभारों के उद्ग्रहण के लिए वहां किसी अन्य घाट क्रेन की आपूर्ति न की गई हो।

ए. एल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[ विज्ञापन III/IV/143/2003/असा. ]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 9th April, 2003

No. TAMP/12/2003-TPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal from the Tuticorin Port Trust for fixation of rates for the new acquired 20 Ton grab wharf crane as in the Order appended hereto.

### SCHEDULE

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

(Case No. TAMP/12/2003-TPT)

The Tuticorin Port Trust

.....

Applicant

### ORDER

(Passed on this 17th day of March, 2003)

This case relates to a proposal received from the Tuticorin Port Trust (TPT) for fixation of rates for the new acquired 20 T grab wharf cranes.

2. The TPT has made the following points in its proposal:

- (i). The TPT has acquired three 20 T grab wharf crane and started operating them w.e.f. 11 January 2003. The TPT was previously operating with old wharf cranes with a capacity ranging from 3T to 10T.
- (ii). In the TPT's existing Scale of Rates under 5.3, charges for hire of wharf cranes (for use other than hire to vessels) is prescribed as Rs. 295/- per hour. Since the new cranes installed are higher capacity cranes and electrically operated, the TPT has worked out a total cost of Rs. 6611/- per hour with a direct cost of Rs 3063 per hour. It has, therefore, proposed Rs. 3063/- per hour or part thereof for hire of 20 T wharf grab crane.
- (iii). The existing hire charges under Scale of Rates 5.2.2 for hire of 10 T grab wharf crane is Rs. 1912/- per shift and Rs. 956/- per half shift. Considering the capacity of the new cranes, their hire charges can be arrived at as follows:

Particulars (1)	Old Crane (2)	New Crane (3)	Weightage (3/2)
Reaching of the crane	23 Mt	32 Mt	1.4
Handling capacity of the grab	5 Tons	12 Tons	2.4
Working hours per shift	4 hours	6 hours	1.5

It has, therefore, proposed that the new rate for 20 T crane can be fixed by applying weightage to different performance parameters which will work out to  $(1912 * 1.4 * 2.4 * 1.5)$  Rs. 9,636/- per shift and Rs. 4818 per half shift.

- (iv). The proposed rates were informed to the users, and the rates are agreed by them in the port users meeting held on 5 December 02.

3.1. A joint hearing in this case was held on 5 February 2003 at the TPT premises. At the joint hearing, the TPT and the port users have made their submissions.

3.2. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpts of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be available in our website ([www.tamp.nic.in](http://www.tamp.nic.in)).

3.3. The TPT has subsequently informed that the element of labour hour rate Rs. 245/- was inadvertently excluded in its original proposal. It has, therefore, modified the proposed charge for 20 T grab wharf crane under the Scale of Rates 5.3, Charges for hire of wharf cranes (not specified in schedule 5.2.1 and 5.2.2) as Rs.3308, consisting of Rs. 3063/- being the machine hour rate and Rs. 245/- as labour hour rate.

4. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). Even though this Authority has adopted a cost-plus regime of tariff setting, it always stresses on linking tariff with performance, wherever possible. The TPT has proposed to adopt a performance related tariff for its newly acquired 20 T crane instead of following the traditional cost-plus method. It has, however, proposed to fix its rate for hire of crane for purposes other than hiring to vessels based on direct cost involved.

There can be an argument against the TPT adopting two different methods for pricing the same facility (even though, the context of service may differ). The TPT has, however, sought to explain that it does not want to adopt cost based rate for shipping use of the cranes since such rate will be far too higher than the existing rate. It implies that the TPT wants to allow a concessional rate for shipping use of the new cranes which, of course, is the primary activity of the port. Even in the case of use of cranes for 'other' purposes, the port has proposed to consider the direct costs only without loading the indirect cost into the tariff computation. The different approach adopted by the TPT for pricing of the same facility in this case is allowed recognising it as the commercial judgement of the TPT.

- (ii). The proposed rate of TPT is derived from the existing rates for 10 T grab cranes. The TPT has assigned weightage based on reach of the crane, capacity and working hours and applied it over the existing rate for old crane. As has been correctly brought out by the TCHAA, the parameters considered for arriving at the weights do not appear to be very relevant for the purpose of measuring the performance from the users point of view. What the TPT has considered is only the technical and operational features of the newly acquired cranes. It may have been more appropriate if the productivity and output delivered by the old and new cranes are compared
- (iii). The main objection from the users is that the proposed rate does not commensurate with the performance of the new crane in comparison with the old crane. The 20 T crane being new, obviously the TPT does not have sufficient data relating to the sustained average output/performance achieved by these cranes. In this backdrop, the TPT has requested this Authority to approve its proposed rates on an ad hoc basis for a period of six months only. Since 20 T cranes have already been pressed into service, there has to be a rate for using them. The existing rate for 10 T crane may not be relevant for 20 T crane in view of the difference in capital and operating cost. Given this position, the request of the TPT for an ad hoc rate is found to be reasonable and, therefore, is allowed. It has to be pointed out that the rates approved now will remain valid only upto 30 September 2003 whereafter they will automatically cease to apply. In order to enable this Authority to fix the revised rates applicable beyond 1 October 2003, the TPT should submit its proposal to be framed based on the experience gained in operation, in any case not later than 15 August 2003.
- (iv). Since the rates are being prescribed on an ad hoc basis, the cost details furnished by the TPT have not been scrutinised elaborately.
- (v). M/s Sterlite Industries Limited have pointed out that no separate charge for crane is levied at some other ports. In this context, it may be relevant to mention that provision of wharf crane is generally included in the composite berth hire charges. In other words, the cost centre relating to berthing of vessels include cost of wharf cranes. In the TPT context, the cost of new wharf cranes has not been built into the costing of berth hire at the time of last general revision of Scale of Rates.

There exists a classification of 'crane berth' and 'non-crane berth' in the Scale of Rates of the TPT with reference to levying of berth hire charges. As has been correctly argued by M/s Sterlite Industries Limited, the relevant berths where these new cranes are provided should be taken as non-crane berths for the purpose of levying berth hire charges since crane hire is proposed to be levied separately. This

stipulation is, however, applicable if no other wharf crane is supplied by the TPT on these berths against the levy of berth hire charges. Incidentally, in a similar case at the CHPT decided by this Authority earlier, it was held that the CHPT should allow rebate of the crane hire element in the berth hire charges applicable to the concerned berths where the port had installed its new 20 T grab cranes for which a separate hire charges were levied.

5.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the inclusion of the following charges in the Scale of Rates of the TPT which will be valid upto 30 September 2003:

- (i). Scale 5.2.2 – Charges for hire of wharf cranes and other mechanical equipments to masters, owners or agents of vessels:

“Use of 20 T (Grab) wharf crane Rs. 9,636/- per shift and Rs.4,818/- per half shift or part thereof.”

- (ii). Scale 5.3. - Charges for hire of cranes, fork lift trucks and other mechanical appliances for purposes not specified in Schedule 5.2.1. and 5.2.2.

Sl. No. 7 – Wharf Grab Cranes (20 Tonne) – Rs 3308/- per hour or part thereof.

Wharf Crane (10 tonnes and below) – Rs 295/- per hour or part thereof.

5.2. For those berths where the new 20T cranes are installed, the TPT should levy berth hire charges applicable for non-crane berths provided no other wharf crane is supplied thereat against the levy of berth hire charges.

A. L. BONGIRWAR, Chairman  
[ADVT. III/IV/143/2003/Ext.]